

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ 6 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1990	ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 52

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 128

Ίδρυση Κλινικών και Εργαστηρίων στο Τμήμα Ιατρικής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 50 παρ. 1 και 7 παρ. 5 του Ν. 1268/1982 «Για τη δομή και λειτουργία των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων» (Α' 87), όπως η τελευταία αυτή διάταξη τροποποιήθηκε με το άρθρο 48 παρ. 2 του Ν. 1404/1983 «Δομή και λειτουργία των Τεχνολογικών Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων» (Α' 173).

2. Τη γνώμη της Γενικής Συνέλευσης του Τμήματος Ιατρικής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων (συνεδρίαση 169α/24.10.1989).

3. Την 122/1990 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

Ιδρύονται στο Τμήμα Ιατρικής του Πανεπιστημίου Ιωαννίνων οι ακόλουθες κλινικές και εργαστήρια:

Α. ΚΛΙΝΙΚΕΣ

α) Φυσικής Ιατρικής και Αποκατάστασης
β) Πλαστικής Χειρουργικής και Εγκαυμάτων
γ) Γναθοχειρουργικής
δ) Παιδοορθοπεδικής
ε) Παιδοχειρουργικής
στ) Παιδοψυχιατρικής
ζ) Γυναικολογικής - Ενδοκρινολογίας και Στείρωσης
η) Γυναικολογικής Ογκολογίας

Β. ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΑ

Υγείας της Μητέρας

Στον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1990

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 129

Ίδρυση θέσεων Ειδικού Διοικητικού - Τεχνικού Προσωπικού (Ε.Δ.Τ.Π.) στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Θεσσαλονίκης (Α.Β.Σ.Θ.).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 11 παράγραφος 2 και 50 παράγραφος 1 και 6 του Ν. 1268/1982 «Για τη δομή και λειτουργία των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων» (Α' 87).

β. Του άρθρου 70 παράγραφος 12 του Ν. 1566/1985 «Δομή και λειτουργία της Πρωτοβάθμιας και Δευτεροβάθμιας Εκπαί-

δευσης και άλλες διατάξεις» (Α' 167).

2. Τη γνώμη του Πρυτανικού Συμβουλίου της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Θεσσαλονίκης (συνεδρίασης 13/27.6.1988).

3. Το έγγραφο Β1/541/10.8.1988 του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, με το οποίο ζητήθηκε να διατυπώσει τη γνώμη του το Συμβούλιο Ανώτατης Παιδείας και ότι έχει παρέλθει άπρακτη η προθεσμία που ορίζουν οι διατάξεις του άρθρου 50 παράγραφος 3 του Ν. 1268/1982.

4. Την 108/1990 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

Ιδρύονται στο τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων της Ανωτάτης Βιομηχανικής Σχολής Θεσσαλονίκης, τρεις (3) θέσεις Ειδικού Διοικητικού Τεχνικού Προσωπικού (Ε.Δ.Τ.Π.) ΑΤ κατηγορίας διεπόμενες από το Π.Δ. 484/1984 «Βαθμολογική και μισθολογική εξέλιξη των μελών του Ειδικού Διοικητικού - Τεχνικού Προσωπικού των Ανωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων» (Α' 173).

Στον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1990

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 130

Προϋποθέσεις και διαδικασία εξομοίωσης των αποφοίτων των Παιδαγωγικών Ακαδημιών και των Σχολών Νηπιαγωγών προς τους πτυχιούχους των Παιδαγωγικών Τμημάτων Α.Ε.Ι.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 46 παρ. 2 του Ν. 1268/1982 (Α' 87).

2. Τις διατάξεις των άρθρων 12 παρ. 2 και 13 παρ. 2 του Ν. 1566/1985 (Α' 167).

3. Την αριθμ. 162/90 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση του Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

Συμμετοχή υποψηφίων στη διαδικασία εξομοίωσης

1. Στη διαδικασία του προεδρικού διατάγματος αυτού μετέχουν:

α) Νηπιαγωγοί που έχουν: ι) πτυχίο σχολής νηπιαγωγών ή ιι) πτυχίο των τμημάτων εκπαίδευσης νηπιαγωγών που λειτούργησαν στις παιδαγωγικές ακαδημίες ή ιιι) αναγνωρισμένο ειδικό δίπλωμα ή πτυχίο ή πιστοποιητικό περάτωσης σπουδών νηπιαγωγού ξένου πανεπιστημίου ή ειδικού ινστιτούτου και απολυτήριο ελληνικού λυκείου ή εξατάξιου γυμνασίου.

β) Δάσκαλοι που έχουν: ι) πτυχίο παιδαγωγικής ή ιι) πτυχίο του Ιεροδιδασκαλείου Βελλάς ή ιιι) πτυχίο της Ανώτερης Εκκλησιαστικής Σχολής Θεσσαλονίκης ή ιν) ισότιμο πτυχίο σχολής της αλλοδαπής και απολυτήριο εξατάξιου γυμνασίου ή λυκείου.

2. Κατά την υποβολή της αίτησης συμμετοχής στη διαδικασία εξομοίωσης, οι παραπάνω υποψήφιοι πρέπει να είναι:

α. Εκπαιδευτικοί της δημόσιας πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης ή

β. Εκπαιδευτικοί των ιδιωτικών σχολείων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης ή

γ. υποψήφιοι για διορισμό στη δημόσια ή την ιδιωτική εκπαίδευση.

Άρθρο 2

Προϋποθέσεις εξομοίωσης

Για την εξομοίωση των πτυχιούχων του προηγούμενου άρθρου προς τους πτυχιούχους των Παιδαγωγικών Τμημάτων Α.Ε.Ι. της ημεδαπής απαιτείται:

α. Κατάταξη σε Παιδαγωγικό Τμήμα Α.Ε.Ι. Δημοτικής Εκπαίδευσης ή Νηπιαγωγών κατά περίπτωση.

β. Επιτυχής εξέταση στα μαθήματα κατά τα οριζόμενα από το οικείο Τμήμα Α.Ε.Ι.

Άρθρο 3

Ορισμός του αριθμού των κατατασσόμενων

1. Μέχρι το τέλος Ιουνίου κάθε ακαδημαϊκό έτους τα Παιδαγωγικά Τμήματα όλων των Α.Ε.Ι. ανακοινώνουν στο Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων τον αριθμό των πτυχιούχων Παιδαγωγικών Ακαδημιών και σχολών νηπιαγωγών που θα δεχθούν κατά το επόμενο ακαδημαϊκό έτος στα πλαίσια της διαδικασίας εξομοίωσης των πτυχίων.

2. Ο αριθμός αυτός δεν μπορεί να είναι μικρότερος του διπλάσιου του αντίστοιχου συνολικού αριθμού εισακτέων κατά το ίδιο ακαδημαϊκό έτος σε όλα τα παιδαγωγικά τμήματα των Α.Ε.Ι.

Άρθρο 4

Υποβολή αιτήσεων

1. Το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων γνωστοποιεί μέχρι το τέλος Αυγούστου του ίδιου έτους στις διευθύνσεις και τα γραφεία πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης τον αριθμό των δυνάμενων να καταταγούν κατά Α.Ε.Ι. και Παιδαγωγικό Τμήμα και καλεί τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν σχετική αίτηση. Σχετική ανακοίνωση δημοσιεύεται στον ημερήσιο τύπο.

2. Εντός του πρώτου δεκαημέρου του μηνός Σεπτεμβρίου κάθε έτους οι επιθυμούντες να μετάσχουν στη διαδικασία του προεδρικού διατάγματος αυτού για την εξομοίωση των πτυχίων τους, υποβάλλουν σε παιδαγωγικό τμήμα Α.Ε.Ι. της ημεδαπής σχετική αίτηση με βεβαίωση της οικείας υπηρεσίας, που αποδεικνύει μία από τις ιδιότητες της παραγράφου 2 του άρθρου 1. Στη βεβαίωση αυτή καταγράφονται, για τους υπηρετούντες στη δημόσια ή ιδιωτική εκπαίδευση, το σχολείο ή η υπηρεσία, που υπηρετεί ο αιτών, ο βαθμός και το μισθολογικό κλιμάκιο, που κατέχει και ο συνολικός χρόνος υπηρεσίας του.

3. Στην αίτηση επισυνάπτονται επιπλέον, εφόσον συντρέχουν:

α. Πτυχία Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. της ημεδαπής ή ισότιμα της αλλοδαπής.

β. Πτυχίο μετεκπαίδευσης στο Μαράσλειο Διδασκαλείο Δημοτικής Εκπαίδευσης (ΜΔΔΕ) ή στο Πανεπιστήμιο Αθηνών.

γ. Τίτλοι μεταπτυχιακών σπουδών σε ιδρύματα της ημεδαπής ή αλλοδαπής, με τους οποίους πιστοποιείται και η διάρκεια σπουδών, καθώς και τα μαθήματα που παρακολούθησαν επιτυχώς.

δ. Τίτλοι ετήσιας επιμόρφωσης σε Σχολές Εκπαιδευτικών Λει-

τουργών Δημοτικής. Εκπαίδευσης (ΣΕΛΔΕ).

ε. Τίτλοι περιοδικής επιμόρφωσης σε Περιφερειακά Επιμορφωτικά Κέντρα (ΠΕΚ).

στ. Ένα τουλάχιστον ανάτυπο συγγραφικής ή ερευνητικής εργασίας.

ζ. Αποδεικτικά στοιχεία για τη γνώση ξένης γλώσσας.

Άρθρο 5

Επιλογή - Διαδικασία εξομοίωσης

1. Η επιλογή των υποψήφιων για κατάταξη γίνεται με απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου του οικείου Παιδαγωγικού Τμήματος Α.Ε.Ι., που εκδίδεται μέχρι το τέλος Σεπτεμβρίου, ύστερα από κλήρωση μεταξύ των υποψήφιων, ως εξής:

α. Το ένα τρίτο (1/3) από τους αδιόριστους εκπαιδευτικούς, καθώς και από τους εκπαιδευτικούς που έχουν εκπαιδευτική υπηρεσία μέχρι δέκα έτη.

β. Το ένα τρίτο (1/3) από εκπαιδευτικούς που έχουν εκπαιδευτική υπηρεσία πάνω από δέκα και μέχρι είκοσι έτη.

γ. Το ένα τρίτο (1/3) από εκπαιδευτικούς που έχουν εκπαιδευτική υπηρεσία πάνω από είκοσι έτη.

Σε περίπτωση που δεν καλύπτεται ο αριθμός καθεμιάς από τις παραπάνω κατηγορίες, οι κενές θέσεις συμπληρώνονται με την ίδια διαδικασία από τους υποψήφιους των άλλων κατηγοριών με ισομερή κατανομή.

2. Με την ίδια απόφαση καθορίζονται και τα μαθήματα, που υποχρεούται να εξεταστεί ο κατατασσόμενος καθώς και οι σχετικές εργασίες που θα εκπονήσει για την ολοκλήρωση των σπουδών του.

3. Ο μέγιστος αριθμός μαθημάτων, που καθορίζονται για κάθε κατατασσόμενος αντιστοιχεί σε αριθμό εξαμήνων σπουδών του Τμήματος, ο οποίος κατά περίπτωση είναι:

α. Τέσσερα (4) εξάμηνα σπουδών για τους πτυχιούχους Παιδαγωγικής Ακαδημίας και Σχολών Νηπιαγωγών, αδιόριστους εκπαιδευτικούς, καθώς και για τους υπηρετούντες, που έχουν εκπαιδευτική υπηρεσία μέχρι πέντε έτη.

β. Δύο (2) εξάμηνα σπουδών για τους εκπαιδευτικούς που έχουν εκπαιδευτική υπηρεσία πάνω από πέντε έτη.

γ. Ένα (1) εξάμηνο σπουδών για τους έχοντες τίτλο ΣΕΛΔΕ ή πτυχίο ΠΑΤΕΣ της ΣΕΛΕΤΕ ή πτυχίο Α.Ε.Ι. ή Τ.Ε.Ι. ή τίτλο περιοδικής επιμόρφωσης στα ΠΕΚ ή αναγνωρισμένο τίτλο μεταπτυχιακών σπουδών ετήσιας τουλάχιστον διάρκειας ή υπερεικοσαετή εκπαιδευτική υπηρεσία.

δ. Υποχρεωτική εκπόνηση εργασίας στις Επιστήμες της Αγωγής, για τους έχοντες πτυχίο διετούς μετεκπαίδευσης στο Μ.Δ.Δ.Ε. ή στο Πανεπιστήμιο Αθηνών ή αναγνωρισμένο μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών διετούς τουλάχιστον διάρκειας ή πτυχίο παιδαγωγικών ή καθηγητικών σχολών Α.Ε.Ι.

Άρθρο 6

Ειδικά προγράμματα και τμήματα σπουδών

Σε κάθε Παιδαγωγικό Τμήμα Α.Ε.Ι. οργανώνονται και λειτουργούν, με απόφαση των αρμόδιων πανεπιστημιακών οργάνων, ειδικά προγράμματα σπουδών απογευματινής λειτουργίας ή την ημέρα του Σαββάτου ή ειδικά τμήματα θερινών διακοπών, για τη διευκόλυνση της παρακολούθησης αυτών από τους εκπαιδευτικούς, που συμμετέχουν στη διαδικασία εξομοίωσης.

Άρθρο 7

Τίτλοι σπουδών

Μετά την ολοκλήρωση των σπουδών του, χορηγείται σε κάθε αποφοιτώντα το πτυχίο του Παιδαγωγικού Τμήματος Δημοτικής Εκπαίδευσης ή Νηπιαγωγών, κατά περίπτωση.

Άρθρο 8

Αποσπάσεις εκπαιδευτικών

1. Για τη διευκόλυνση των εκπαιδευτικών που παρακολουθούν τις σπουδές αυτού του προεδρικού διατάγματος για την εξομοίωση των πτυχίων τους χορηγούνται ειδικές άδειες, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 19 του Ν. 1586/1986 (ΦΕΚ 37 Α').

2. Ρυθμίσεις που ισχύουν για τους φοιτητές Α.Ε.Ι. και αναφέρονται στη χορήγηση συγγραμμάτων, σίτιση, στέγαση, μεταφορά και άλλες διευκολύνσεις εφαρμόζονται και για τους εκπαιδευτικούς που μετέχουν στα προγράμματα εξομοίωσης.

Στον Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1990

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ

(4)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 131

Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974», που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων μετά από βλάβη».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 12 παράγρ. 2 του νόμου 1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως» «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974 και περί άλλων συναφών διατάξεων» (Α' 95).

2. Το άρθρο 1 του Νόμου 3141/55 «περί συστάσεως παρά τω ΥΕΝ Συμβουλίου-Εμπορικού Ναυτικού» (Α' 43).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 1 παράγρ. 2 της αριθμ. 145054/3/82/26.4.82 Απόφασης των Υπουργών Προεδρίας Κυβερνήσεως και Εμπορικής Ναυτιλίας «Αναμόρφωση Συλλογικών Οργάνων Γνωμοδοτικής και Αποφασιστικής Αρμοδιότητας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας» (Β' 219).

4. Την απόφαση MSC 12 (56) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) που υιοθετήθηκε στην 56η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας την 28η Οκτωβρίου 1988.

5. Την από 24.11.1989 διακοίνωση του ΙΜΟ με την οποία ανακοινώθηκε ότι οι τροποποιήσεις της Δ.Σ. ΠΑΑΖΕΘ 1974, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας με τη MSC 12 (56) Απόφασή της πρόκειται να τεθούν σε ισχύ την 29η Απριλίου 1990.

6. Τη 284/1990 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

7. Τη 104/1990 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρα-

τείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Στη διεθνή σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 1974) που κυρώθηκε με το νόμο 1045/1980 (Α' 95) και τροποποιήθηκε με το νόμο 1159/1981 (Α' 198), το Π.Δ. 541/1984 (Α' 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α' 70) και το Π.Δ. 441/1989 (Α' 191), γίνονται αποδεκτές οι τροποποιήσεις που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων μετά από βλάβη, όπως υιοθετήθηκαν με την Απόφαση MSC 12 (56) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (I.M.O.), κατά την 56η σύνοδό της, την 28η Οκτωβρίου 1984, σύμφωνα με το άρθρο VIII, παράγρ. (β) (iv) και (vi) (2) (ββ) της σύμβασης αυτής.

2. Τα κείμενα της απόφασης MSC 12 (56) με τις τροποποιήσεις, σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική, παρατίθενται ως ΜΕΡΟΣ Α' και Β' αντίστοιχα, στο παρόν διάταγμα.

ΜΕΡΟΣ Α'

RESOLUTION MSC 12 (56)
(adopted on 28 October 1988)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974.

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention of the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER that by resolution A.596 (15) the Assembly resolved that the Organization give a high priority to its work aimed at enhancing the safety of passenger ro-ro ferries,

NOTING that the Assembly requested the Committee to take all possible action to meet this objective, including the earliest possible consideration and adoption of amendments to the 1974 SOLAS Convention relating to passenger ro-ro ferries and the facilitation of a rapid entry into force of these amendments,

NOTING FURTHER that at its fifty-fifth session the first set of amendments to the 1974 SOLAS Convention relating to passenger ro-ro ferries proposed by the United Kingdom (package 1) was adopted in accordance with article VIII (b) (iv) of the Convention by resolution MSC.11(55) and further that the Committee agreed to consider with a view to their adoption, at its fifty-sixth session, proposed amendments to that Convention relating to residual damage stability for passenger ships developed by the Sub-Committee on Stability and Load Lines and on Fishing Vessels Safety,

HAVING CONSIDERED a second set of amendments (package 2) to the 1974 SOLAS Convention, proposed by the United Kingdom, and proposed amendments relating to standards of residual damage stability for passenger ships which were circulated in accordance with article VIII (b) (i) of the Convention,

1. ADOPTS in accordance with article VIII (b) (iv) of the Convention the amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES in accordance with article VIII (b) (vi) (2) (bb) of the Convention that the amendments shall be deemed to have been accepted on 28 October 1989 unless prior to that date more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50 per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that in accordance with article VIII (b) (vii) (2) of the Convention the amendments shall enter into force on 29 April 1990 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General in conformity with article VIII (b) (v) of the Convention to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of the resolution to Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL, CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974.

1. Chapter II-1-regulation 8

Stability of passenger ships in damaged condition

The following text is inserted after the title:

"(Paragraphs 2.3, 2.4, 5 and 6.2 apply to passenger ships constructed on or after 29 April 1990 and paragraphs 7.2, 7.3 and 7.4 apply to all passenger ships)".

The existing text of paragraph 2.3 is replaced by the following:

"2.3 The stability required in the final condition after damage, and after equalization where provided, shall be determined as follows:

2.3.1 The positive residual righting lever curve shall have a minimum range of 15° beyond the angle of equilibrium.

2.3.2. The area under the righting lever curve shall be at least 0.015-rad, measured trom the angle of equilibrium to the lesser of:

.1 the angle at which progressive flooding occurs;

.2 22° (measured from the upright) in the case of one-compartment flooding, or

27° (measured from the upright) in the case of the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments.

2.3.3 A residual righting lever is to be obtained within the range specified in 2.3.1, taking into account the greatest of the following heeling moments:

.1 the crowding of all passengers towards one side;

.2 the launching of all fully loaded davit-launched survival craft on the side;

.3 due to wind pressure;

as calculated by the formula:

$$\text{GZ (in metres)} = \frac{\text{heeling momment}}{\text{displacement}} + 0.04$$

However, in no case in this righting lever to be less than 0.10 m.

2.3.4 For the purpose of calculating the heeling moments in

paragraph 2.3.3, the following assumptions shall be made:

.1 Moments due to crowding of passengers:

.1.1 4 persons per square metre;

.1.2 a mass of 75 kg for each passenger;

.1.3 passengers shall be distributed on available deck areas towards one side of the ship on the decks where muster stations are located and in such a way that they produce the most adverse heeling moment.

.2 Moments due to launching of all fully loaded davit-launched survival craft on one side:

.2.1 all lifeboats and rescue boats fitted on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out fully loaded and ready for lowering;

.2.2 for lifeboats which are arranged to be launched fully loaded from the stowed position, the maximum heeling moment during launching shall be taken;

.2.3 a fully loaded davit-launched liferaft attached to each davit on the side to which the ship has heeled after having sustained damage shall be assumed to be swung out ready for lowering;

.2.4 persons not in the life-saving appliances which are swung out shall not provide either additional heeling or righting moment;

.2.5 life-saving appliances on the side of the ship opposite to the side to which the ship has heeled shall be assumed to be in a stowed position.

.3 Moments due to wind pressure:

.3.1 a wind pressure of 120 N/m^2 to be applied;

.3.2 the area applicable shall be the projected lateral area of the ship above the waterline corresponding to the intact condition;

.3.3 the moment arm shall be the vetrical distance from a point at one half of the mean draught corresponding to the intact condition to the centre of gravity of the lateral area".

The following new paragraph 2.4 is added after the existing paragraph 2.3:

"2.4 In intermediate stages of flooding, the maximum righting lever shall be at least 0.05 m and the range of positive righting levers shall be at least 7°. In all cases, only one breach in the hull and only one free surface need be assumed".

In the third sentence of paragraph 5 the phrase "as well as the maximum heel before equalization" is deleted.

The following new sentence is added after the third sentence of paragraph 5:

"The maximum angle of heel after flooding but before equalization shall not exceed 15°.".

The existing text of paragraph 6.2 is replaced by the following:

"In the case of unsymmetrical flooding, the angle of heel for one-compartment flooding shall not exceed 7°. For the simultaneous flooding of two or more adjacent compartments, a heel of 12° may be permitted by the Administration".

Existing paragraph 7 is renumbered as subparagraph 7.1.

The following new subparagraph 7.2, 7.3 and 7.4 are inserted after new subparagraph 7.1:

"7.2 The data referred to in paragraph 7.1 to enable the master to maintain sufficient intact stability shall include information which indicates the maximum permissible height of the ship's centre of gravity above keel (KG), or alternatively the minimum permissible metacentric height (GM), for a range of draughts or displacements sufficient to include all service conditions. The information shall show the influence of various trims taking into account the operational limits.

7.3 Each ship shall have scales of draughts marked clearly at the bow and stern. In the case where the draught marks are not located whre they are easily readable, or operational constraints for a particular trade make it difficult to read the draught marks, then the ship shall also be fitted with a reliable draught indicating system by which the bow and stern draughts can be determined.

7.4 On completion of loading of the ship and prior to its departure, the master shall determine the ship's trim and stability and also ascertain and record that the ship is in compliance with stability criteria in the relevant regulations. The Administration may accept the use of an electronic loading and stability computer or equivalent means for this purpose".

2. Chapter II-1 – Regulation 20-1

The following new regulation 20-1 is added after existing regulation 20.

"Regulation 20-1

Closure of cargo loading doors

1 This regulation applies to all passenger ships.

2 The following doors, located above the margin line, shall be closed and locked before the ship proceeds on any voyage and shall remain closed and locked until the ship is at its next berth:

.1 cargo loading doors in the shell or the boundaries of enclosed superstructures;

.2 bow visors fitted in positions, as indicated in paragraph 2.1;

.3 cargo loading doors in the collision bulkhead;

.4 weathertight ramps forming an alternative closure to those defined in paragraphs 2.1 to 2.3 inclusive.

Provided that where a door cannot be opened or closed while the ship is at the berth such a door may be opened or left open while the ship approaches or draws away from the berth, but only so far as may be necessary to enable the door to the immediately operated. In any case, the inner bow door must be kept closed.

3 Notwithstanding the requirements of paragraphs 2.1 kai 2.4, the Administration may authorize that particular doors can be opened at the discretion of the master, if necessary for the operation of the ship or the embarking and disembarking of passengers, when the ship is at safe anchorage and provided that the safety of the ship is not impaired.

4 The master shall ensure that an effective system of supervision and reporting of the closing and opening of the doors referred to in paragraph 2, is implemented.

5 The master shall ensure, before the ship proceeds on any voyage, that an entry in the log book, as required in regulation II-1/25, is made of the time of the last closing of the doors specified in paragraph 2 and the time of any opening of particular doors in accordance with paragraph 3".

3. Chapter II-1 – Regulation 22

Stability information for passenger ships and cargo ships

The following new paragraph 3 is added after existing paragraph 2:

"3 At periodical intervals not exceeding five years, a lightweight survey shall be carried out on all passenger ships to verify any changes in lightship displacement and longitudinal centre of gravity. The ship shall be re-inclined whenever, in comparison with the approved stability information, a deviation of the longitudinal centre of gravity exceeding 1% of L is found or anticipated".

The following words are added at the end of the first line of

existing paragraph 3:
"as required by paragraph 1".
Existing paragraph 3 and 4 are renumbered as paragraphs 4 and 5.

ΜΕΡΟΣ Β'

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC 12 (56)
(υιοθετηθείσα την 28 Οκτωβρίου 1988)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ
ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ το άρθρο 28 (β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αφορά τις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΕΝΘΥΜΟΥΜΕΝΗ ΑΚΟΜΗ την Απόφαση Α.596 (15) με την οποία η Συνέλευση αποφάσισε να δώσει ο Οργανισμός υψηλή προτεραιότητα στις εργασίες του που σκοπό έχουν τη βελτίωση της ασφάλειας των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων,

ΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ ότι η Συνέλευση ζήτησε από την Επιτροπή να αναλάβει κάθε δυνατή δράση για την εκπλήρωση αυτού του αντικειμενικού στόχου, περιλαμβανομένης της όσο το δυνατό ταχύτερης εξέτασης και υιοθέτησης τροποποιήσεων της Σύμβασης ΠΑΑΖΕΘ 1974 (SOLAS 1974) που αναφέρονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία και τη διευκόλυνση της ταχείας θέσης σε ισχύ των τροποποιήσεων αυτών,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΑΚΟΜΗ ΥΠΟΨΗ ότι στην πεντηκοστή πέμπτη σύνοδό της η πρώτη δέσμη των τροποποιήσεων της Σύμβασης ΠΑΑΖΕΘ 1974 (SOLAS 1974), που αναφέρονται στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, που προτάθηκε από το Ηνωμένο Βασίλειο (πακέτο 1), υιοθετήθηκε, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης με την Απόφαση MSC 11 (55) και ακόμη ότι η Επιτροπή συμφώνησε να εξετάσει, με σκοπό την υιοθέτησή τους τους κατά την πεντηκοστή έκτη σύνοδο, τις τροποποιήσεις που προτείνονται στη Σύμβαση, που αναφέρονται στην εναπομένουσα ευστάθεια των επιβατηγών πλοίων, μετά από βλάβη, οι οποίες καταρτίσθηκαν από την Υποεπιτροπή Ευστάθειας - Γραμμών Φόρτωσης και Ασφάλειας Αλιευτικών Πλοίων,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙ τη δεύτερη δέσμη των τροποποιήσεων (πακέτο 2) της Σύμβασης ΠΑΑΖΕΘ 1974 (SOLAS 1974), που προτάθηκαν από το Ηνωμένο Βασίλειο και τις προτεινόμενες τροποποιήσεις σχετικά με τα κριτήρια εναπομένουσας ευστάθειας μετά από βλάβη για τα επιβατηγά πλοία, που κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το Άρθρο VII (β) (i) της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (iv) της Σύμβασης τις τροποποιήσεις της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα αυτής της Απόφασης.

2. ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vi) (2) (ββ) της Σύμβασης, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 28 Οκτωβρίου 1989 εκτός αν, πριν την ημερομηνία αυτή, περισσότερες από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων στη Σύμβαση, ή Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις των οποίων το σύνολο των εμπορικών τους στόλων δεν είναι μικρότερο του 50 τοις εκατό της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιθέσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 29 Απριλίου 1990 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την ανωτέρω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (v) της Σύμβασης να διαβιβάσει επικυρωμένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και του κειμένου των τροποποιήσεων, που περιέχονται στο παράρτημα, σε όλες τις Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα, 1974.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΑΚΟΜΗ το Γενικό Γραμματέα να διαβιβάσει αντίγραφα της απόφασης στα Μέλη του Οργανισμού που δεν είναι Συμβαλλόμενες Κυβερνήσεις στη Σύμβαση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974

1. Κεφάλαιο ΙΙ-1, Κανονισμός 8
Ευστάθεια επιβατηγών πλοίων σε περίπτωση βλάβης
Το παρακάτω κείμενο καταχωρείται μετά από τον τίτλο:
«(Οι Παράγραφοι 2.3, 2.4, 5 και 6.2 εφαρμόζονται στα επιβατηγά πλοία που ναυπηγήθηκαν την ή μετά την 29 Απριλίου 1990 και οι παράγραφοι 7.2, 7.3 και 7.4 εφαρμόζονται σε όλα τα επιβατηγά πλοία)».

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 2.3 αντικαθίσταται από το παρακάτω:

«2.3 Η ευστάθεια που απαιτείται στην τελική κατάσταση μετά από βλάβη και όπου προβλέπεται, ύστερα από εξισορρόπηση, θα καθορίζεται ως κατωτέρω:

2.3.1 Η καμπύλη του θετικού εναπομένοντα μοχλοβραχίονα επαναφοράς, θα έχει ένα ελάχιστο εύρος 15° πέραν της γωνίας ισορροπίας.

2.3.2 Η επιφάνεια κάτω από την καμπύλη του μοχλοβραχίονα επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 0,015 m-rad, μετρούμενη από τη γωνία ισορροπίας μέχρι τη μικρότερη από:

.1 τη γωνία στην οποία λαμβάνει χώρα προοδευτική κατάκλυση

.2 22° (μετρούμενες από την ορθία θέση), σε περίπτωση κατάκλυσης ενός διαμερίσματος,
ή 27° (μετρούμενες από την ορθία θέση), σε περίπτωση ταυτόχρονης κατάκλυσης δύο ή περισσοτέρων συνεχομένων διαμερισμάτων.

2.3.3 Πρέπει να επιτυγχάνεται εναπομένων μοχλοβραχίονας επαναφοράς μέσα στο εύρος που καθορίζεται στην 2.3.1, λαμβάνοντας υπόψη τη μεγίστη, από τις παρακάτω ροπές κλίσης:

.1 τη συγκέντρωση όλων των επιβατών στη μία πλευρά

.2 την καθαίρεση, από τη μία πλευρά, όλων των σωστικών σκαφών,

.3 την οφειλόμενη στην πίεση του ανέμου,
όπως υπολογίζεται από τον παρακάτω τύπο:

$$\text{ΓΖ (σε μέτρα)} = \frac{\text{ροπή κλίσης}}{\text{εκτόπισμα}} + 0{,}04$$

Οπωσδήποτε σε καμμία περίπτωση αυτός ο μοχλοβραχίονας επαναφοράς δεν θα είναι μικρότερος από 0,10 m.

2.3.4. Για τον υπολογισμό των ροπών κλίσης στην παράγραφο 2.3.3, θα γίνονται οι παρακάτω παραδοχές:

.1 Ροπές οφειλόμενες στη συγκέντρωση των επιβατών.

.1.1 4 άτομα ανά τετραγωνικό μέτρο.

.1.2 Μάζα 75Kg για κάθε επιβάτη.

.1.3 Οι επιβάτες θα κατανέμονται σε διατιθέμενες επιφάνειες καταστρωμάτων, προς τη μία πλευρά του πλοίου, στα καταστρώματα εκείνα στα οποία βρίσκονται οι σταθμοί συγκέντρωσης και

κατά τέτοιο τρόπο που να δημιουργούν την πλέον δυσμενή ροπή κλίσης.

.2 Ροπές οφειλόμενες στην καθαίρεση, από τη μία πλευρά, όλων των σωστικών σκαφών με πλήρες φορτίο, που καθαιρούνται με επωτίδες:

.2.1 όλες οι σωσίβιοι λέμβοι και λέμβοι διάσωσης που βρίσκονται στην πλευρά, προς την οποία το πλοίο έχει κλίνει αφού έχει υποστεί βλάβη, θα θεωρείται ότι έχουν αναχρεμαστεί προς τα έξω με πλήρες φορτίο, έτοιμες για καθαίρεση.

.2.2 για σωσίβιες λέμβους που έχει προβλεφθεί να καθαιρούνται με πλήρες φορτίο από τη θέση στοιβασίας, θα λαμβάνεται η μεγίστη ροπή κλίσης κατά τη διάρκεια της καθαίρεσης.

.2.3 μία καθαιρούμενη σωσίβιος σχεδία με πλήρες φορτίο προσδεδεμένη σε κάθε επωτίδα στην πλευρά, προς την οποία το οποίο έχει κλίνει αφού έχει υποστεί βλάβη, θα θεωρείται ότι έχει αναχρεμαστεί προς τα έξω έτοιμη για καθαίρεση.

.2.4 άτομα τα οποία δεν βρίσκονται εντός των σωστικών μέσων που αναχρέμονται, δεν θα παρέχουν, ούτε πρόσθετη ροπή κλίσης, ούτε ροπή επαναφοράς.

.2.5 τα σωστικά μέσα που βρίσκονται στην αντίθετη πλευρά από εκείνη που το πλοίο έχει κλίνει, θα θεωρείται ότι βρίσκονται στη θέση στοιβασίας.

.3 Ροπές οφειλόμενες στην πίεση του ανέμου:

.3.1 η πίεση του ανέμου θα λαμβάνεται 120 N/m2.

.3.2 η επιφάνεια στην οποία θα εφαρμόζεται η πίεση θα είναι η προβαλόμενη πλευρική επιφάνεια του πλοίου, πάνω από την ίσαλο, που αντιστοιχεί στην άθικτη κατάσταση.

.3.3 ο μοχλοβραχίονας της ροπής θα είναι η κάθετη απόσταση από ένα σημείο που θα βρίσκεται στο μισό του μέσου βυθίσματος που αντιστοιχεί στην άθικτη κατάσταση, μέχρι το κέντρο βάρους της πλευρικής επιφάνειας».

Η παρακάτω νέα παράγραφος 2.4 προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2.3:

«2.4 Στα ενδιάμεσα στάδια κατάκλυσης, ο μέγιστος μοχλοβραχίονας επαναφοράς θα είναι τουλάχιστον 0,05 m και το εύρος των θετικών μοχλοβραχιόνων επαναφοράς θα είναι τυλάχιστον 7°. Σε όλες τις περιπτώσεις χρειάζεται παραδοχή μόνο μίας βλάβης στο σκάφος και μόνο μίας ελεύθερης επιφάνειας».

Στην τρίτη πρόταση της παραγράφου 5, η φράση «καθώς και η μεγίστη πλευρική κλίση του πλοίου πριν από την εξισορρόπιση» διαγράφεται.

Η παρακάτω νέα πρόταση προστίθεται μετά την τρίτη πρόταση της παραγράφου 5:

«Η μεγίστη γωνία κλίσης μετά την κατάκλυση, αλλά πριν την εξισορρόπιση δεν θα υπερβαίνει τις 15°».

Το υπάρχον κείμενο της παραγράφου 6.2, αντικαθίσταται από το παρακάτω:

«Σε περίπτωση ασύμμετρης κατάκλυσης, η γωνία κλίσης για κατάκλυση ενός διαμερίσματος δεν θα υπερβαίνει τις 7°. Για ταυτόχρονη κατάκλυση δύο ή περισσοτέρων συνεχόμενων διαμερισμάτων, μπορεί να επιτραπεί από την Αρχή κλίση 12°».

Η υπάρχουσα παράγραφος 7, αριθμείται εκ νέου ως υποπαράγραφος 7.1.

Οι παρακάτω νέες υποπαράγραφοι 7.2, 7.3 και 7.4 καταχωρούνται μετά την νέα υποπαράγραφο 7.1:

«7.2 Για να μπορεί ο πλοίαρχος να διατηρεί επαρκή ευστάθεια στην άθικτη κατάσταση, τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 7.1, θα περιλαμβάνουν πληροφορίες για το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κέντρου βάρους του πλοίου πάνω από την τρόπιδα (KG), ή εναλλακτικά το ελάχιστο επιτρεπόμενο μετακεντρικό ύψος (GM), για ένα εύρος βυθισμάτων ή εκτοπισμάτων, επαρκείς να περιλαμβάνουν όλες τις συνθήκες υπηρεσίας. Οι πληροφορίες πρέπει να δείχνουν την επίδραση διαφόρων διαγωγών, λαμβανομένων υπόψη των λειτουργικών ορίων.

7.3. Κάθε πλοίο θα έχει κλίμακες βυθισμάτων που θα είναι καθαρά σημανσμένες στην πλώρη και στην πρύμνη. Σε περίπτωση που οι ενδείξεις βυθισμάτων βρίσκονται σε θέση όπου δεν είναι εύκολη η ανάγνωσή τους, ή οι περιορισμοί λειτουργίας για συγκεκριμένη απασχόληση καθιστούν δύσκολη την ανάγνωσή τους, τότε το πλοίο θα πρέπει επίσης να διαθέτει ένα αξιόπιστο σύστημα ένδειξης βυθισμάτων, με το οποίο τα πρωραία και πρυμναία βυθίσματα να μπορούν να προσδιορισθούν.

7.4 Όταν ολοκληρώνεται η φόρτωση του πλοίου και πριν τον απόπλου του, ο πλοίαρχος θα προσδιορίζει τη διαγωγή και ευστάθεια του πλοίου και θα εξακριβώνει και καταγράφει, ότι το πλοίο συμμορφώνεται με τα κριτήρια ευστάθειας των σχετικών κανονισμών. Η Αρχή μπορεί να δεχθεί την χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, φόρτωσης και ευστάθειας, ή ισοδύναμα μέσα για το σκοπό αυτό.

2. Κεφάλαιο ΙΙ-1 – Κανονισμός 20-1.

Ο παρακάτω νέος κανονισμός 20-1 προστίθεται μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 20.

«Κανονισμός 20-1»

Κλείσιμο θυρών φόρτωσης φορτίου

1. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε όλα τα επιβατηγά πλοία.

2. Οι παρακάτω θύρες που βρίσκονται πάνω από την γραμμή ορίου βυθίσεως, θα κλείνονται και θα ασφαλίζονται πριν τον απόπλου του πλοίου για κάθε ταξείδι και θα παραμένουν κλειστές και ασφαλισμένες μέχρι την επόμενη θέση πρόσδεσης του πλοίου.

.1 θύρες φόρτωσης φορτίου στο περίβλημα του σκάφους ή στα όρια των κλειστών υπερκατασκευών.

.2 ανοιγόμενες πλώρες που βρίσκονται σε θέσεις όπως ορίζονται στην παράγραφο 2.1.

.3 θύρες φόρτωσης φορτίου, στην πρωραία στεγανή φρακτή σύγκρουσης.

.4 καιροστεγείς καταπέλτες που αποτελούν εναλλακτικό μέσο κλεισίματος αυτών που καθορίζονται στην παράγραφο 2.1 έως και 2.3 συμπεριλαμβανομένης.

Εφ' όσον μία θύρα δεν μπορεί να ανοιχθεί ή να κλεισθεί ενώ το πλοίο είναι στη θέση πρόσδεσης, η θύρα αυτή μπορεί να ανοιχθεί ή να παραμένει ανοικτή κατά το χρόνο που το πλοίο πλησιάζει ή απομακρύνεται από τη θέση πρόσδεσης, αλλά μόνο για το χρονικό διάστημα που μπορεί να είναι αναγκαίο, για να καταστεί άμεσος ο χειρισμός της θύρας. Σ' όλες όμως τις περιπτώσεις η εσωτερική πρωραία θύρα πρέπει να παραμένει κλειστή.

3. Παρά τις απαιτήσεις των παραγράφων 2.1 και 2.4, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει συγκεκριμένες θύρες να μπορούν να ανοιχθούν κατά την κρίση του πλοιάρχου, εάν αυτό είναι απαραίτητο για τη λειτουργικότητα του πλοίου ή για την αποεπιβίβαση των επιβατών, όταν το πλοίο βρίσκεται σε ασφαλές αγκυροβόλιο και με την προϋπόθεση ότι δεν μειώνεται η ασφάλεια του πλοίου.

4. Ο πλοίαρχος θα εξασφαλίζει την εφαρμογή ενός αποτελεσματικού συστήματος επιτήρησης και αναφοράς για το κλείσιμο και άνοιγμα των θυρών που αναφέρονται στην παράγρ. 2.

5. Ο πλοίαρχος θα εξασφαλίζει πριν του απόπλου του πλοίου για ταξείδι ότι έχει γίνει εγγραφή στο ημερολόγιο, όπως απαιτείται από τον Κανονισμό ΙΙ-1/25, του χρόνου του τελευταίου κλεισίματος των θυρών που καθορίζονται στην παράγραφο 2, καθώς και του χρόνου ανοίγματος για οποιοδήποτε λόγο συγκεκριμένων θυρών, σύμφωνα με την παράγραφο 3».

3. Κεφάλαιο ΙΙ-1 – Κανονισμός 22

Πληροφορίες για την ευστάθεια επιβατηγών και φορτηγών πλοίων.

Η παρακάτω νέα παράγραφος 3, προστίθεται μετά την υπάρχουσα παράγραφο 2:

«3. Σε περιοδικά χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 5 ετών θα διενεργείται, σε όλα τα επιβατηγά πλοία επιθεώρηση αφόρτου πλοίου για να ελέγχονται τυχόν αλλαγές στο άφορτο εκτόπισμα και στη διαμήκη θέση του κέντρου βάρους. Στο πλοίο, θα εκτελείται νέο πείραμα ευσταθείας, εάν σε σύγκριση με τα εγκεκριμένα στοιχεία ευσταθείας, διαπιστωθεί ή αναμένεται απόκλιση από το εκτόπισμα του άφορτου πλοίου που να υπερβαίνει το 2% ή απόκλιση του κέντρου βάρους κατά το διάμηκες που να υπερβαίνει το 1% του L».

Οι παρακάτω λέξεις προστίθενται στο τέλος της πρώτης γραμμής της υπάρχουσας παραγράφου 3:

«ως απαιτείται από την παράγραφο 1».

Οι υπάρχουσες παράγραφοι 3 και 4 αριθμούνται εκ νέου ως παράγραφοι 4 και 5.

Άρθρο 2

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει την 29 Απριλίου 1990.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, αναθέτουμε την δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 30 Μαρτίου 1990

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΑΝΤ. ΣΑΡΤΖΕΤΑΚΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΠΠΑΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ